2. പ്രമേയങ്ങൾ

(i) മംഗലാപുരം — തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതും വൈദ്യുതീകരിക്കുന്നതും സംബന്ധിച്ച്

ശ്രീ. ചടയൻ ഗോവിന്ദൻ: സർ, ഞാൻ പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

''മംഗലാപുരം — തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കാനും അതോടൊപ്പം വൈദ്യുതീകരിക്കാനും അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഈ സഭ കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറുകളോടഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.''

സർ, നമ്മുടെ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ ഇനിയും വളരെയധികം വികസനം ആവശ്യമാണെന്നുള്ള കാര്യം നമുക്കെല്ലാമറിയാം. ഇന്നുതന്നെ കഴിഞ്ഞ കാലത്തേക്കാൾ ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം കുറെക്കൂടി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്നുതന്നെ ധാരാളം ട്രിപ്പുകൾ ഇവിടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ സിംഗിൾ ലൈൻ ആയതുകൊണ്ട് യാത്രക്കാർക്കും സാധനങ്ങൾ കയറ്റിക്കൊണ്ടുപോകുന്ന വണ്ടികൾക്കും എല്ലാം വളരെയധികം കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം ഇനിയും വർദ്ധിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് റെയിൽവേ യാത്രക്കാർ വളരെയേറെ വിഷമതകൾ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം നമുക്കറിയാം. ഈ പരിതഃസ്ഥിതിയിൽ സിംഗിൾ ലൈൻ തുടരുകയാണെങ്കിൽ യാത്രക്കാർക്ക് വളരെയേറെ വിഷമതകൾ വർദ്ധിക്കാനാണ് സാദ്ധ്യതയുള്ളതെന്ന കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. ആ പരിതഃസ്ഥിതിയിൽ തിരുവനന്തപുരം മുതൽ മംഗലാപുരം വരെയുള്ള ലൈൻ ഡബിൾ ലൈൻ ആക്കിമാറ്റാൻവേണ്ടി ശക്തിയായ സമ്മർദ്ദം കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിൻെറ മേൽ ചെലുത്താൻ ഈ ഗവൺമെൻറ് തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആദ്യമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്.

മറ്റൊന്ന് പറയാനുള്ളത് ഇത് എലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമാണ്. ഇവിടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ അധികവും കൽക്കരി ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള എഞ്ചിൻ ആണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. കൽക്കരിയുടെ ക്ഷാമം കാരണം സംസ്ഥാനത്തിൽ പലയിടത്തും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ലോക്കൽ ട്രെയിനുകൾ നിർത്തൽ ചെയ്യേണ്ടതായ സ്ഥിതിവിശേഷം വന്നിട്ടുണ്ട്. യാത്രക്കാരുടെ പ്രക്ഷോഭണങ്ങളും മറ്റും ഉയർന്നുവരുമ്പോൾ മാത്രമാണ് വീണ്ടും ആരംഭിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇലക്ട്രിസിറ്റി ധാരാളമായി, ആവശ്യത്തിൽ കവിഞ്ഞ് ഉണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം നിഷേധിക്കാൻ സാധിക്കാത്തതാണ്. ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടു നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കൂടുതൽ വിഷമങ്ങളൊന്നും ഉണ്ടാകാൻ ഇടയില്ല. മറ്റ് ഏതു സംസ്ഥാനത്തെക്കാളും ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യാനുള്ള സാദ്ധ്യത ഇലക്ട്രിസിറ്റി കൂടുതൽ ഉള്ള സംസ്ഥാനമെന്നുള്ള നിലയിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം മുതൽ മംഗലാപുരംവരെയുള്ള ലൈൻ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ ഈ ഗവൺമെൻറ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിൻെറ മേൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇവിടെ എറണാകുളം വരെയുള്ള ലൈൻ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പ്രസ്താവിച്ചതായി മനസ്സി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലാക്കാൻ സാധിച്ചു. അതു നല്ല കാര്യമാണു്. അതു് മംഗലാപുരംവരെ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികളും ഈ ഗവൺമെന്റു് സ്വീകരിക്കണം.

സർ, മലബാറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മറെറല്ലാരംഗത്തും എന്നപോലെ പൊതുവേ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റു് തികഞ്ഞ അവഗണനയാണു് കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽകാണിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നു് നമുക്കറിയാം. മലബാറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രത്യേകമായും അവഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടു്. തലശ്ശേരി—മൈസൂർ റെയിൽവേ സ്ഥാപിക്കാൻ വേണ്ടി മലബാറിലെ ജനങ്ങളും ശക്തിയായി ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. പാർലമെന്റിൽ സഖാവു് എ.കെ.ജി. എത്രയോ കാലങ്ങളായി ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യമാണു് അതു്. തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽവേ സ്ഥാപിക്കണമെന്നു് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നു് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പ്രസ്താവിക്കുകയുണ്ടായി. അതെല്ലാം തന്നെ അടിയന്തിരമായി നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിനു് ശക്തിയായ ശ്രമങ്ങളും നടപ്പിൽ വരുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ടു്.

സർ, മറെറാരു കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ പെടുത്താനുള്ളതു് മംഗലാപുരത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കു വരുന്ന യാത്രക്കാരുടെ വിഷമതകളെ സംബന്ധിച്ചാണു്. ഇന്നു് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വണ്ടികളും മിക്കതും ധാരാളം സമയം എടുക്കുന്നുണ്ടു്. 14—15 മണിക്കൂർ വരെ കണ്ണൂരിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തു് വരുന്ന വണ്ടികളും എടുക്കുന്നുണ്ടു്. യഥാർത്ഥത്തിൽ വളരെയധികം സമയം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. വേണാടു് എക്സ്പ്രസു് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും എറണാകുളത്തു് എത്തുന്നതിനു് 4 മണിക്കൂർ മാത്രമാണു് എടുക്കുന്നതു്. അതേസമയം കണ്ണൂരിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തു് വരുന്ന ട്രെയിൻ 15 മണിക്കൂർ എടുക്കുന്നുണ്ടു്. അതു് കുറയ്ക്കാൻകഴിയും. അതിനാവശ്യമായ നടപടികളും സ്വീകരിക്കണമെന്നാണു് എനിക്കു് പറയാനുള്ളതു്.

മംഗലാപുരത്തുനിന്നും വരുന്ന ട്രെയിൻ കൊല്ലത്തു് എത്തിയാൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ റിസർവ്വേഷനിൽ യാത്രചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്കുതന്നെ വളരെയേറെ വിഷമതകളും അനുഭവിക്കേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ടു്. യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്കു് സൗകര്യം വേണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. റിസർവ്വേഷനിൽ പോവുകയാണെങ്കിൽ യാത്രചെയ്യാൻപോലും സാധിക്കാത്ത പരിതഃസ്ഥിതി പലപ്പോഴും അനുഭവപ്പെടുന്നുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു് കൂടുതൽ കമ്പാർട്ടുമെൻറുകളും ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു് ആവശ്യമായ നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. അതിനാവശ്യമായ നടപടികളും സ്വീകരിക്കണമെന്നാണു് എനിക്കു് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ പറയാനുള്ളതു്.

മറെറാരുകാര്യം പറയുവാനുള്ളതു് വേണാടു് എക്സ്പ്രസ്സ് [10 A.M.] തിരുവനന്തപുരം—എറണാകുളം ലൈനിൽ മാത്രമാണു് ഓടുന്നതു്. അതു് കണ്ണൂർവരെ നീട്ടാനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. മലബാറിലെ ജനങ്ങളും യാത്രാസൗകര്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ടു് വിഷമിക്കുന്നുണ്ടെന്നുള്ളതാണു് വസ്തുത.

വേറൊരു കാര്യം തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ സ്ഥാപിക്കുന്നതു് സംബന്ധിച്ചാണു്. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ സ്ഥാപിക്കുന്ന കാര്യം നടപ്പിൽ വരുത്താമെന്നു് കേന്ദ്രമന്ത്രി ഉറപ്പു കൊടുത്തതായി ഇവിടെ മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. ഏതായാലും ഇപ്പോഴും അവസാന തീരുമാനം എടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നാണു് മനസ്സിലാക്കുന്നതു്. അതിനു പ്രധാനമായി അവർ പറയുന്നതു് മലബാറിലെ ആളുകളും അതിനെതിരായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശബ്ദം ഉയർത്തി എന്നുള്ളതാണ്. ഒരിക്കലും തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനെതിരായി മലബാറിലുള്ളവർ തടസ്സം നിൽക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അവർ നിൽക്കാനും പോകുന്നില്ല. പക്ഷെ ഒരു കാര്യം ഉറപ്പിച്ചു പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ വളരെക്കാലമായി നിലനിന്നുവരുന്ന ഒന്നാണ് അതിനെ ബാധിക്കുന്ന തരത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ പാടില്ലെന്ന് മാത്രമേ മലബാറിലെ ജനങ്ങൾക്ക് പറയാനുള്ളു. അതുകൊണ്ട് ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ നിലനിറുത്തികൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. അതിന് ഒരിക്കലും മലബാർ ഭാഗത്തുള്ളവർ തടസ്സം നിൽക്കുകയില്ലെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് ഈ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അറിയിക്കാനുള്ളത്. ഇക്കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം ഗവൺമെന്റ് കാര്യമായ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തണം. ഈ സഭയിലുള്ള അഭിപ്രായം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ അറിയിക്കാൻവേണ്ടി ഈ പ്രമേയം ഐകകണ്ഠ്യേന അംഗീകരിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകളം അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം.വി. രാഘവൻ: സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നു. കേരളം റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ വളരെയേറെ പിന്നോക്കമാണ് എന്നുള്ള കാര്യം ഈ സഭയിൽ ഉള്ളവർക്കെല്ലാം അറിയാം. കേരളം 1956-ൽ നിലവിൽ വന്നെങ്കിലും ഈ സംസ്ഥാനത്തിൽ ട്രെയിൻ സൗകര്യങ്ങളം കൂടുതൽ കിട്ടാൻ തുടങ്ങിയത് ഈ അടുത്തകാലത്തു മാത്രമാണ്. അതാണ് കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി. മലബാറിലെ ആളുകൾക്ക് മദിരാശിയിൽ എളുപ്പത്തിൽ എത്താം. പക്ഷെ തിരുവനന്തപുരത്തു എത്താൻ സാധിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് വാസ്തവം. കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്സിൽ കയറിയാൽ ഇവിടെ എത്താൻ 15 മണിക്കൂറാണ്. 15.18 മണിക്കൂർ വരെ എടുക്കും. മറെറാരു ട്രെയിൻ മംഗലാപുരത്തുനിന്നും വരുന്നത് ഉണ്ട്. അതിന് കണ്ണൂർ—തിരുവനന്തപുരം റണ്ണിംഗ് ടൈം നിശ്ചയിച്ചത് 12 മണിക്കൂറാണ്. പക്ഷെ അത് 18 മണിക്കൂർ എടുത്തേ എത്തുകയുള്ളു എന്നുള്ളതാണ് സ്ഥിതി. ആ വണ്ടിയിൽ കയറിയാൽ സമയത്ത് പോകാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഏതാണ്ട് 18 മണിക്കൂർ സമയംകൊണ്ട് 521 കിലോ മീറ്റർ ദൂരമുള്ള കണ്ണൂർ—തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിൽ ഒരാൾ സഞ്ചരിക്കേണ്ടി വരുന്നത് പരിതാപകരമായ ഒരു കാര്യമാണ്. കേരളത്തെപ്പോലുള്ള സ്റേറററിൽ അല്ലാതെ ഇന്ത്യയിൽ എവിടെയെങ്കിലും ഇത്രയും പരിതാപകരമായ സ്ഥിതി ഉണ്ടോയെന്ന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് ആലോചിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഡൽഹിയിൽ പോകാൻ 30 മണിക്കൂർ മാത്രമേ കെ.കെ. എക്സ്പ്രസ്സിനു വേണ്ടിവരുന്നുള്ളു. ഡൽഹിക്ക് രണ്ടായിരത്തിൽപരം കിലോമീറർ ദൂരം ഉണ്ട്. പക്ഷെ കണ്ണൂരിൽ നിന്ന് 500 കിലോമീറററുള്ള തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് എത്താൻവേണ്ടി നേരെ പകുതിയാണ് എടുക്കുന്നത്. ഈ സ്ഥിതിഗതിയെപ്പററി നിങ്ങളം മനസ്സിലാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മദിരാശിയിൽ പോകാൻ എളുപ്പമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തു പോകാൻ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ട്. ആ സ്ഥിതി മാറണം. ഒരു ഡബിൾ ലൈൻ ഉണ്ടെങ്കിൽ സ്പീഡിൽ ഓടുന്ന വണ്ടി ആ ലൈനിൽ കൂടി ഓടും. മറേറ വണ്ടികളം മറുവഴിക്കു പോകുകയും ചെയ്യും. ഇപ്പോഴുള്ളത് ഗുഡ്സ് ട്രെയിനിനും, ലോക്കൽ ട്രെയിനിനും എക്സ്പ്രസ്സ് ട്രെയിനിനും വഴിമാറി കൊടുക്കേണ്ടി വരും. അത് സമയത്തിന് വരികയില്ല. അതുകൊണ്ട് വളരെയേറെ വിഷമതകളം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. മംഗലാപുരം, കണ്ണൂർ ട്രെയിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വടക്കെ ഇൻഡ്യ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യിലെ എല്ലാ റെയിൽവേ ഡിവിഷനുകളിലും കൊള്ളാത്തവണ്ടികളാണ് ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. കൊള്ളാത്ത ആളുകളാണ് കേരളത്തിൽ ഉള്ളവരെന്നുള്ള നിലയിലാണ് പാദൂഷമാർ ധരിച്ചു വച്ചിരുന്നത്. ഇപ്പോഴും തുടങ്ങിയത് അല്ല. പണ്ടേ ഉള്ളതാണ്. ബർത്ത് റിസർവേഷൻ ഉള്ള ട്രെയിനിൽ കയറിയാൽ അവിടെ വെള്ളപ്പൊക്കമാണ്. പൈപ്പ് ലൈൻ മുഴുവൻ പൊട്ടിയതാണ്. അതു നോക്കാനാളില്ല. ആളുകൾക്ക് അവിടെ ഇരിക്കാൻ സാധ്യമല്ല. കാലിത്തൊഴുത്തിനെക്കാളും വൃത്തിഹീനമായ ബോഗികളാണ് ഇവിടെ ഓടുന്നത്. റെയിൽവേയുടെ ചാർജ്ജു വഹിക്കുന്ന മന്ത്രി ഡൽഹിയിൽ പോയി പാർലമെൻറ് മെമ്പർമാരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി ഇതിനെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്തു കേന്ദ്ര മന്ത്രിക്കു മെമ്മോറാണ്ടം കൊടുക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് വിശദമായി നിവേദനംകൊടുത്തതാണ്. അതുപോലെതന്നെ തിരുവനന്തപുരവും മലബാറുമായി കണക്ഷൻ ചെയ്യേണ്ടേ? മലബാർ മദിരാശി സംസ്ഥാനത്തിൽ ആയിരുന്നതുകൊണ്ട് മലബാർ മദിരാശിയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. തിരുവനന്തപുരവുമായി ബന്ധമില്ല ഇപ്പോഴും സ്പീഡിലുള്ള വണ്ടി എറണാകുളം വരെ ഓടുന്നുണ്ട്. വേണാട് എക്സ്പ്രസ്സാണ്. അതും നീട്ടാൻവേണ്ടി കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിന്റെ മേൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം. വൈകുന്നേരം തിരിച്ച് ഇങ്ങോട്ട് വരണം. അല്ലെങ്കിൽ മംഗലാപുരം വരെയോ കണ്ണൂർ വരേയോ നീട്ടേണ്ടതായി വന്നാൽ എന്താണ്? അതിന് ട്രെയിൻ കൂട്ടേണ്ടതായി വരും. അത് എളുപ്പമല്ലെങ്കിൽ വേറൊരു മാർഗ്ഗം ഉണ്ട്. വേണാട് എക്സ്പ്രസ്സ് ഷൊർണൂർ വരെ പോയാൽ ഒരു ട്രെയിൻ കൊണ്ടു സാധിക്കും. ഷൊർണൂരിൽകൂടി വേറൊരു ലോക്കൽ ട്രെയിൻ വരുന്നുണ്ട്. മംഗലാപുരത്തുനിന്നും വേറൊരു ട്രെയിൻ ഇല്ലാതെതന്നെ ലോക്കൽ ട്രെയിൻ എക്സ്പ്രസ്സുമായിട്ട് ഇതിന് കണക്ഷൻ കൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഇപ്പോഴത്തെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. അതല്ലെങ്കിൽ മെയിലിൽ കണക്ട് ചെയ്താൽ മതി. അക്കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കാൻ തീർച്ചയായും ഈ സഭ കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിനോട് ആവശ്യപ്പെടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ജനതാ ഗവൺമെൻറ് വന്നപ്പോൾ ചില കുഷൻ ബോഗികൾ ഇറക്കുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിൽ ആകെ ഒരു കുഷൻ ബോഗിയാണ് കണ്ടത്.

റിസർവേഷൻ കമ്പാർട്ടുമെൻറിൽ മറ്റു യാത്രക്കാരെ കയറ്റുന്നത് മോശമായ സ്ഥിതിയാണ്. റിസർവ്വ് ചെയ്തു വരുന്ന ആളുകൾക്ക് വരാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഞാൻ യാത്രക്കാരെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയില്ല. അവർക്കു സഞ്ചരിക്കാൻ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ വേണം. കൂടുതൽ ബോഗികൾ ഉണ്ടാക്കി കൊടുത്താൽ അവർ റിസർവേഷൻ കമ്പാർട്ടുമെൻറിൽ കയറുകയില്ല. റിസർവേഷൻ കമ്പാർട്ടുമെൻറിൽ കയറുന്നവർക്ക് മുഖം കഴുകൽ മുതലായ പ്രാഥമിക കാര്യങ്ങൾപോലും ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ബോഗികൾ ഇടുന്നതിനുവേണ്ടി, റിസർവേഷൻ സൗകര്യങ്ങൾ കിട്ടുന്നതിനുവേണ്ടി വേണാട് എക്സ്പ്രസ്സ് ഇവിടെ ഓടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രദ്ധിക്കണം. അതിനു സാമ്പത്തിക ചെലവുകൾ ഉള്ളതാണെങ്കിൽ വളരെ വേഗത്തിൽതന്നെ ഡബിൾലൈൻ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രമിക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് ട്രെയിനിൻറെ മംഗലാപുരം-കണ്ണൂർ ക്രോസിംഗ് ടൈം കുറയ്ക്കണം. ക്രോസിംഗ് ടൈം കുറയ്ക്കുമ്പോൾ ചില നടപടികൾ എടുക്കേണ്ടതായി വരും. എല്ലാ വണ്ടികളും എറണാകുളം സൗത്തിൽ പോകണമെന്ന് നിർബന്ധം പിടിക്കുന്നത് എന്തിനാണെന്നു മനസ്സിലാകുന്നില്ല, അത് ഉപേക്ഷിക്കണം. ഒരു മണിക്കൂർ സമയം അവിടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോകാൻവേണ്ടി കെട്ടികിടക്കുന്നത്. അവിടെ പോയി വണ്ടിയുടെ തല തിരിച്ചു കൊണ്ടുവരാൻ ഒരു മണിക്കൂർ ആണ് എടുക്കുന്നത്. എറണാകുളം നോർത്തിൽകൂടി പോയാൽ സമയം ലാഭിക്കാൻ കഴിയും. 10 മണിക്കൂർകൊണ്ട് ഷൊർണൂരിൽ എത്താൻ കഴിയും. അതുപോലുള്ള നടപടികളും ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എടുക്കണം. കേരളത്തിൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ഈ അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കണം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിന്റെമേൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണമെന്നുള്ള അഭ്യർത്ഥനയോടുകൂടി ഈ പ്രമേയം ഐകൃകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഈ പ്രമേയത്തിന് 26 അംഗങ്ങൾ ഭേദഗതികൾ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഓരോ പാർട്ടിയിലും ഓരോരുത്തർ വീതം സംസാരിക്കുകയാണെങ്കിൽ കൂടുതൽ സമയം എടുക്കും. അതല്ലെങ്കിൽ രണ്ടുമിനിറ്റ്, വീതമേ സംസാരിക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളു.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ഈ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ആളുകൾക്ക് സംസാരിക്കാൻ അവസരം കൊടുക്കണം.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: എല്ലാ മെമ്പർമാർക്കും സംസാരിക്കാൻ പറ്റുകയില്ല. ഭേദഗതികൾ തന്നിട്ടുള്ളവർക്ക് സംസാരിക്കാം.

ശ്രീ. തുണ്ടത്തിൽ കുഞ്ഞുകൃഷ്ണപിള്ള: പ്രമേയത്തിൽ രണ്ടാമത്തെ വരിയിൽ ''ഇരട്ടിപ്പിക്കാനും'' എന്ന വാക്കിനു ശേഷം ''കൂടുതൽ ബോഗികൾ ഏർപ്പെടുത്താനും'' എന്ന വാക്കുകൾ കൂടി ചേർക്കുക. എന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ആളുകൾ റെയിൽവേ യാത്രക്കുവേണ്ടി വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുന്നുണ്ട്. ബസ്സുകളിലാണെങ്കിൽ യാതൊരു സൗകര്യവും ഇല്ലാത്ത അവസ്ഥയാണുള്ളത്. ബസ്സുകളിൽ രാവിലെയും, വൈകുന്നേരവും ഉള്ള സമയങ്ങളിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ സൗകര്യമില്ലാത്ത ആളുകൾക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതലായി ആശ്രയിക്കേണ്ടി വരുന്നത് ട്രെയിനിനെയാണ്. പക്ഷേ കൂനിൻമേൽ കുരു എന്നു പറയുന്നതുപോലെ ട്രെയിൻ യാത്രയും ഇന്ന് വളരെ പ്രയാസകരമായിരിക്കുകയാണ്. സമയത്തിന് എത്തിക്കുന്ന ഏർപ്പാട് ഇല്ല. വളരെ വൈകി മാത്രമാണ് ട്രെയിൻ എത്തുന്നത്. കേരളത്തിലാണെങ്കിൽ മറ്റ് ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ കുറച്ചുമാത്രമേ റെയിൽവേ ലൈൻ ഉള്ളു. ഈ റെയിൽവെ ലൈൻതന്നെ കുറെക്കൂടി നല്ല നിലയിൽ നടത്താൻ കേന്ദ്രം ആവശ്യമായ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് ഒരു വസ്തുത. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ കുറെക്കൂടി സമയനിഷ്ഠ പാലിക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കൂടുതൽ ബോഗികൾ ഏർപ്പെടുത്തി കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കണം. എക്സ്പ്രസ്സ് ട്രെയിൻ പ്രധാന പട്ടണമായ കായംകുളത്ത് നിറുത്തുന്നില്ല എന്നുള്ള പരാതി ഉണ്ട്. അടുത്ത കാലത്ത് റെയിൽവേ മന്ത്രിക്ക് ഇതിനെക്കുറിച്ച് പരാതി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അക്കാര്യം ആലോചിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ അതെല്ലാം ചർച്ച ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കായംകുളം പട്ടണത്തെ അവഗണിക്കുന്ന നടപടി തുടരരുതെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ജെ. ജോർജ്: പ്രമേയത്തിൽ ''വൈദ്യുതീകരിക്കാനും'' ''അടിയന്തിര നടപടിയും'' എന്നതിനും ഇടയ്ക്കു ''ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ'' നിലനിർത്തി ''തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുകൂടി വേണ്ട'' എന്ന് ചേർക്കുക എന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു. സർ, ഈ പ്രമേയത്തെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിന്താങ്ങുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഉണ്ടാക്കണം എന്നു പറയുവാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യുന്നുള്ള എന്തെങ്കിലും വേലത്തരങ്ങളുണ്ടോയെന്നു സംശയിക്കുകയാണ്. മലബാറിലേയും പാലക്കാട്ടേയും ആളുകളെ വഞ്ചിക്കുന്ന രൂപത്തിലുള്ള ഒരു വാഗ്ദാനവുമായിട്ടാണ് ചില തൽപ്പര കക്ഷികൾ രംഗത്ത് വന്നിട്ടുള്ളത്. അത് അവസാനിപ്പിക്കണം. ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ടുമാത്രമേ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഉണ്ടാക്കാവൂയെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ബലമായ അഭിപ്രായം. ഇതിനെ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യുന്നുള്ള നീക്കം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട് എന്നറിയുവാൻ കഴിഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇപ്രകാരം പറയുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു ഡിവിഷൻ വരുന്നതിൽ ഞങ്ങൾ എതിരല്ല. അതിനുവേണ്ടി നമ്മുടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് വളരെ നിർബന്ധത്തോടുകൂടി ആവശ്യപ്പെടണം. തൃശ്ശൂർ–എറണാകുളം പ്രദേശത്തുള്ള വഴിയാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനാണ് അടുത്ത് കിടക്കുന്നത്. തൃശ്ശൂരിൽനിന്നും 75 കിലോമീറ്റർ പോയാൽ ഒലവക്കോട് എത്തും. തിരുവനന്തപുരത്ത് വന്ന് ഒരു കാര്യം ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഇരുനൂറിൽ ചിലപ്പോൾ കിലോമീറ്റർ ഇങ്ങോട്ട് വരണം. ഈ ബുദ്ധിമുട്ടൊഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഉണ്ടാക്കണം. അതുപോലെതന്നെ വൈദ്യുതീകരിക്കുവാനുള്ള നടപടിയും സ്വീകരിക്കണം. അതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും സഹകരിച്ചു പ്രവർത്തിക്കണം. ഒലവക്കോട് മുതൽ ഡെൽഹിവരെ ഡബിൾ ലൈൻ ഉണ്ട്. ഷൊർണൂർ മുതൽ കൊച്ചി വരെയുള്ള ലൈനിൽ ഡബിൾ ലൈനിന്റെ പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബാക്കി പ്രദേശങ്ങളിലും ഡബിൾ ലൈനിന്റെ പണി ആരംഭിക്കണം. ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള സഹകരണം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് തേടണം. ഈ പ്രമേയത്തെ ഒരിക്കൽകൂടി അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ. നീലലോഹിത ദാസൻനാടാർ: പ്രമേയത്തിൽ ''വൈദ്യുതീകരിക്കാനും, അടിയന്തിര'' എന്ന വാക്കിനുമിടക്ക് ''തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു സമ്പൂർണ്ണ റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ ആരംഭിക്കാനും'' എന്നുകൂടെ ചേർക്കണം എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. പ്രമേയാവതാരകനും മറെറല്ലാ അംഗങ്ങളും സൂചിപ്പിച്ച മറെറല്ലാകാര്യങ്ങളോടും ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ് കഴിഞ്ഞ കുറേവർഷങ്ങൾകൊണ്ട് റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തെ അവഗണിക്കുകയാണ്. 1977 മാർച്ച് മാസത്തിലെ തിരഞ്ഞെടുപ്പിനുശേഷം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ ഗതാഗതത്തിന്റെ കാര്യം പ്രത്യേകം പരിഗണിക്കുകയും പല സുപ്രധാന കാര്യങ്ങളും സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നുള്ള വസ്തുത ആർക്കും വിസ്മരിക്കുവാൻ സാധ്യമല്ല. എന്നിരുന്നാലും നമ്മുടെ പല ആവശ്യങ്ങളുമായി തട്ടിച്ചുനോക്കുമ്പോൾ ഇനിയും പലകാര്യങ്ങളും ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. അതിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ് ഈ പ്രമേയത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ റെയിൽവേയുടെ ചാർജ് വഹിക്കുന്ന കേരളത്തിലെ മന്ത്രി നമ്മുടെ റെയിൽവേ വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ച് സമഗ്രമായ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഈ സഭയുടെ പേരിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിൽ സമർപ്പിക്കുവാൻ തയ്യാറാകണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ കാര്യം ഇവിടെ പലരും സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ടുവേണം തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് എന്നുള്ള അഭിപ്രായക്കാരാണീ തെക്കൻകേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ. തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് വേണ്ടത്ര താൽപ്പര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ സ്ഥാപിക്കുവാൻ വേണ്ട സ്ഥലം വിട്ടുതരണമെന്ന് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ആവശ്യപ്പെട്ട് ആറു മാസം കഴിഞ്ഞപ്പോഴാണ് സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് വേണ്ട സ്ഥലം നൽകിയത്. ചോദ്യോത്തര വേളയിൽ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷന്റെ കാര്യത്തിൽ വേണ്ട സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുവാൻ ആവശ്യപ്പെടുമോയെന്നു ചോദിച്ചപ്പോൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്, നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നാണ് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി പറഞ്ഞത്. എന്നാൽ വസ്തുത അതല്ല. കേരളത്തിലെ എം.പി. മാരോട് ഈ കാര്യം ഉന്നയിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ബഡ്ജറ്റ് ചർച്ചാവേളയിൽ എം.പി.മാർ ഈ കാര്യം ഉന്നയിക്കുമായിരുന്നു. ശ്രീ. എം.എൻ. ഗോവിന്ദൻ നായർ അടക്കമുള്ള മെമ്പറൻമാർ ഈ കാര്യം ഉന്നയിച്ചിട്ടില്ല. റെയിൽവേയുടെ സമഗ്രമായ വികസനത്തിനുവേണ്ടി പല പദ്ധതികളും ആവിഷ്കരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലയളവിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സ്ഥാപിക്കുവാനുദ്ദേശിക്കുന്ന വാഗൺ നിർമ്മാണ ഫാക്ടറി നെയ്യാറിൻകര സ്ഥാപിക്കുവാൻ വേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം ഉണ്ടാകണം.

ശ്രീ. സിറിയക് ജോൺ: സർ, പ്രമേയത്തിൽ അവസാനത്തെ വരിയിൽ ''അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു'' എന്നതിനു പകരം ''ആവശ്യപ്പെടുന്നു'' എന്നാക്കി മാറ്റുക എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ശ്രീ. ചടയൻഗോവിന്ദനും ശ്രീ. എം.വി. രാഘവനും പറഞ്ഞ അഭിപ്രായങ്ങളോട് ഞാനും പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം-മംഗലാപുരം, തിരുവനന്തപുരം-കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്സിൽ സ്ഥിരമായി യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഞങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിത്യേന അനുഭവപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ചില്ലറയൊന്നുമില്ല. നമ്മുടെ ആധുനികയുഗത്തിന് ചേരാത്ത വിധത്തിലുള്ളതാണ് നമ്മുടെ റെയിൽവേ ഗതാഗതം എന്നു പറയേണ്ടിവന്നതിൽ ഖേദമുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കപ്പെടണം. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ കേരളത്തെ അവഗണിക്കുന്നുവെന്നുള്ളത് ഒരു ചരിത്രസത്യമാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് ഈ അവസരത്തിൽ ഞാൻ കൂടുതൽ വിശദീകരിക്കുവാനാഗ്രഹിക്കുന്നില്ല.

ഇലക്ട്രിസിറ്റിയുടെ കാര്യത്തിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം ഒരു മിച്ച സംസ്ഥാനമാണ്. അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വിദ്യുച്ഛക്തി വിറ്റുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നമുക്ക് ഇലക്ട്രിസിറ്റി ഉപയോഗപ്പെടുത്തേണ്ട രംഗത്ത് ഉപയോഗപ്പെടുത്താതെ മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് വിറ്റുകൊണ്ട് മേനിചമയുന്നത് ശരിയല്ല. റെയിൽവേ ലൈൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുക കൂടി ചെയ്യണം. തീവണ്ടിയുടെ അകത്തുള്ള കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞാൽ പരമകഷ്ടമാണ്. തിരുവമ്പാടി വഴി കോഴിക്കോടുനിന്നും മൈസൂരിലേക്ക് ഒരു റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ നിർദ്ദേശം ഉണ്ടായിരുന്നു. കിഴക്കൻ പ്രദേശത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുകയാണെങ്കിൽ കേവലം ബസ്സുകളെമാത്രമാണ് ഗതാഗതത്തിന് ആശ്രയിക്കുന്നത്. മൈസൂരും കോഴിക്കോടും വാണിജ്യപ്രാധാന്യമുള്ള രണ്ടു പട്ടണങ്ങളാണ്. ചെലവു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കുറഞ്ഞ ആദായകരമായ ഒരു ലൈനായിരിക്കും ഇത്. അതുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിൽ പരമാവധി സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം ഈ കാര്യത്തിനുവേണ്ടി. ഇത്രയും പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ എൻെറ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. ഭാസ്കരൻ നായർ: സർ, പ്രമേയത്തിൽ add the words ''കൂടുതൽ സൗകര്യപ്പെടുത്താനും'' after the word ''വൈദ്യുതീകരിക്കാനും'' in line 3 എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പരിപൂർണ്ണമായും പിന്താങ്ങുകയാണ്. റെയിൽവേയ്ക്ക് വളരെയധികം പ്രാധാന്യം കൊടുക്കുവാനാഗ്രഹമുള്ള ഒരാളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിയെന്ന് എനിക്ക് നേരത്തെതന്നെ അറിയാം. കൂടുതലൊന്നും പറയാതെതന്നെ ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാം ചെയ്യുമെന്നുള്ള വിശ്വാസവുമുണ്ട്. ഈ അവസരത്തിൽ ഒരു കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നു പറയുവാൻവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ഇവിടെ നിൽക്കുന്നത്. പ്രധാനപ്പെട്ട ട്രെയിനുകളെല്ലാം തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും തിരിച്ചാൽ കൊല്ലത്ത് നിന്നിട്ട് പിന്നെ നിൽക്കുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി.എസ്. ജോണിൻെറ പ്രദേശമായ ചെങ്ങന്നൂരിലാണ്. അതിനിടയ്ക്കുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട മാവേലിക്കര മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽകൂടി പ്രധാനപ്പെട്ട ട്രെയിനുകൾ, വേണാട് എക്സ്പ്രസ്, മലബാർ മെയിൽ മുതലായവ നിറുത്തണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ആ നാട്ടിലെ ആളുകൾ പ്രക്ഷോഭണം നടത്തുന്നുണ്ട്. ആ പ്രദേശങ്ങളിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ഇതാവശ്യമാണ്.

മാവേലിക്കരയിൽ Ware Housing Corporation വക ഒരു വലിയ ഡിപ്പോ ഉണ്ട്. അവിടെ പല ഗുഡ്സ് ട്രെയിനും നിറുത്തുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ പാസഞ്ചേഴ്സിന് പോകാനുള്ള സൗകര്യം ഇല്ലായെന്നുള്ളതാണ് ബുദ്ധിമുട്ട്. അതുകൊണ്ട് യാത്രക്കാരെ കയറ്റുന്ന ട്രെയിൻ മാവേലിക്കര നിറുത്തുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണം എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എൻെറ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ: ഞാൻ എൻെറ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ''പ്രമേയത്തിൽ മൂന്നാംവരിയിൽ ''വൈദ്യുതീകരിക്കാനും'' എന്ന വാക്കിനു ശേഷം ''അതോടൊപ്പം കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഓടിക്കാനും'' എന്നുകൂടി ചേർക്കുക. സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം എൻെറ ഭേദഗതി ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്നു. കാരണം ഇന്ന് തിരുവനന്തപുരം മംഗലാപുരം റെയിൽവേ ലൈൻ വളരെയധികം തിരിക്കുപിടിച്ച ഒരു ഏരിയായാണ്. വളരെയധികം യാത്രക്കാർ ആ ഭാഗത്തുനിന്നും വരുന്നുണ്ടെങ്കിൽത്തന്നെയും ആവശ്യമുള്ള ട്രെയിനുകൾ ഇല്ലെന്നുള്ളത് ഒരു വസ്തുതയാണ്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ തൃശ്ശൂർവരെ പല ട്രെയിനുകളുമുണ്ട്. വേണാട് എക്സ്പ്രസ് എറണാകുളംവരെ പോകുന്നുണ്ട്. മദ്രാസ് മെയിൽ അയലൻറ്, എക്സ്പ്രസ് ഇങ്ങനെ പല ട്രെയിനുകളും ഉണ്ടെങ്കിൽത്തന്നെയും കണ്ണൂരിൽനിന്നും മംഗലാപുരത്തുനിന്നും, കോഴിക്കോടുനിന്നും വരണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്സും അതുപോലെതന്നെ മംഗലാപുരം എക്സ്പ്രസ്സും മാത്രമേയുള്ളു. അതിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ബോഗികൾ ഇല്ല. അതുകൊണ്ടു ഈ വേണാട് എക്സ്പ്രസ് നീട്ടുന്നതിനുള്ള വേറൊരു പ്രൊപ്പോസലുമുണ്ടായിരുന്നു. വൃന്ദാവൻ മോഡലിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒരു എക്സ്പ്രസ് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കോഴിക്കോട് കണ്ണൂർ വരെ ഓടിക്കുക. ആ പ്രൊപ്പോസൽ ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടുതന്നെയും അതു നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. ആ പ്രൊപ്പോസൽ നടപ്പിലാക്കി വേണാട് എക്സ്പ്രസ് നീട്ടണം.

സർ, മലബാറിനെ അവഗണിക്കുന്നു എന്നുപറയുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ വയനാട്ടിലുള്ള പൗരൻമാരെ ഒരു മൂന്നാം തരം പൗരൻമാരായിട്ടാണ് ഗവൺമെൻറ് കാണുന്നതെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇവിടെ പല റെയിൽവേ ലൈനും എക്സ്റ്റൻറ് ചെയ്യുന്നതിനെപ്പറ്റിയും പറയുകയുണ്ടായി. കുറ്റിപ്പുറം റെയിൽവേ, തീരദേശറെയിൽവേ, അതുപോലെ പല റെയിൽവേകളും നീട്ടുന്നതിനെക്കുറിച്ചും പറയുന്നുണ്ട്. കർണ്ണാടകാ സ്റ്റേറ്റിൽ നഞ്ചൻകോട്ടുനിന്നും വയനാട്ടിലേക്ക് നീട്ടാൻ വളരെ അടുത്താണ്. അവിടെനിന്നും പത്തോ നാൽപ്പതോ കിലോമീറ്റർ ദൂരമേയുള്ളു. അക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെൻറ് ഇതുവരെ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. അതുപോലെതന്നെ വളരെ അടുത്ത പ്രദേശമാണ് നഞ്ചൻകോട്ടുനിന്നും, സുൽത്താൻ ബത്തേരിയിലേക്ക്. അവിടെ മലകയറേണ്ട ആവശ്യമില്ല. യാതൊരു വിഷമവുമില്ല. വളരെ സൗകര്യമായി കർണ്ണാടകാ സ്റ്റേറ്റിൽ നിന്നും വയനാട്ടിലുള്ള എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങളും ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടു റെയിൽവേ ഗതാഗതം ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് നഞ്ചൻകോട്ടുനിന്നുള്ള റെയിൽവേ ഗതാഗതം വയനാട്ടിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്ക് എക്സ്റ്റൻറ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ആവശ്യം കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിൽ അറിയിക്കണമെന്ന് ഒന്നുകൂടി അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ ഒന്നുകൂടി അനുകൂലിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: പ്രമേയത്തിന്റെ മൂന്നാമത്തെ വരിയിൽ ''അടിയന്തിര നടപടികൾ'' എന്നതിനുശേഷം ''ഉടനടി'' എന്നു ചേർക്കുക. എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. സർ, ഈ പ്രമേയം മംഗലാപുരം തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കാനും വൈദ്യുതീകരിക്കാനും വേണ്ടിയുള്ളതാണെങ്കിലും, ഇവിടെ നടന്ന ചർച്ച മിക്കവാറും ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനും, തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനും എന്നുള്ള കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചായിരുന്നു. ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ ഇന്നുള്ള 500 കിലോ മീറ്റർ റെയിൽ മാറ്റിയിട്ട് തിരുവനന്തപുരത്തോട് ചേർത്താൽ മാത്രമേ തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു റെയിൽവേഡിവിഷൻ വരികയുള്ളു എന്നാണ് റിപ്പോർട്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് മലബാർ ഭാഗത്തുള്ള എല്ലാ എം.എൽ.എ.മാരും ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനിൽനിന്നും വെട്ടിക്കുറച്ച് ഒലവക്കോട് തമിഴ് നാട്ടിലേക്കാക്കിമാറ്റിയിട്ട് തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു ഡിവിഷൻ വരുന്നത് ശരിയല്ല എന്നു വാദിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് മംഗലാപുരം മുതൽക്ക് ഇങ്ങോട്ടുള്ള റെയിൽവേ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷന്റെ കീഴിലായാൽ ഞങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട് എന്ന് വ്യക്തമായി പറയാൻ കാരണം. അതല്ലാതെ തിരുവനന്തപുരത്ത് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വരുന്നതിനോട് ഞങ്ങൾ എതിരല്ല. ഈ പ്രമേയത്തിൽ പറയുന്ന മംഗലാപുരം റെയിൽവേ ഇരട്ടിപ്പിക്കാനുള്ള എല്ലാ സഹകരണങ്ങളും ഞങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉണ്ട്. ഇലക്ട്രിസിറ്റിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമ്മുടേത് ഒരു സർപ്ലസ് സ്റ്റേറ്റാണ്. അതുമാതിരി മാറ്റു മെറ്റീരിയൽസും നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സർപ്ലസാണ് അതുകൊണ്ട് ഇത് ഉടനടി കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി നമുക്ക് നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എൻ.പി. മൊയ്തീൻ: ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പൂർണ്ണമായി അനുകൂലിക്കുന്നു. ഇവിടെ പറഞ്ഞ അഭിപ്രായങ്ങളിൽ ഉപരിയായി മറെറഭിപ്രായങ്ങളും എനിക്കില്ല. കേരളം പോലെ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് അതിനനുസരിച്ച രീതിയിൽതന്നെ റെയിൽവേ സ്റേറഷനുമുണ്ട്. മംഗലാപുരത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കുള്ള വണ്ടിയും കണ്ണൂരുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കുള്ള വണ്ടിയും ഈ രണ്ടുവണ്ടികളാണ് മലബാറിലെ യാത്രക്കാരായ ഞങ്ങൾക്കാശ്രയിക്കാനുള്ളത്. ഈ രണ്ടുവണ്ടികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കോഴിക്കോട്ടെ യാത്രക്കാരനെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് പത്തു മണിക്കൂർവേണം തിരുവനന്തപുത്ത് എത്തിച്ചേരാൻ. എന്നാൽ ഇതിൽ അധിക സമയവും വണ്ടി ഓടുന്നതിനല്ല ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ക്രോസിങ്ങിനുവേണ്ടിയാണ് വളരെയധികം സമയം വണ്ടി നീർത്താറുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഈ റെയിൽവേ ഇരട്ടിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടി വളരെ വേഗത്തിൽ ആരംഭിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങിക്കൊണ്ട് ശ്രീമാൻ എം.വി. രാഘവൻ പറഞ്ഞകാര്യങ്ങളോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായി ആനുകൂലിക്കുന്നു. ഒരു യാത്രക്കാരനെന്നുള്ള നിലയ്ക്കു കഴിഞ്ഞ രണ്ടാഴ്ച മുൻപ് ഞാൻ സഞ്ചരിച്ച മംഗലാപുരം–തിരുവനന്തപുരം വണ്ടി സത്യത്തിൽ ഞാനിരുന്ന കംബാർട്ടുമെൻറിൽ വെള്ളം തളംകെട്ടി, ഇരുട്ടായി ലൈറെറില്ലാതെ ഒരു തൊഴുത്ത് പോലുള്ള അവസ്ഥയായിരുന്നു ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇതിന് പരിഹാരം കാണാൻ നമുക്ക് സാധിക്കണം. ഒരിക്കലും തിരുവനന്തപുരത്ത് ആരംഭിക്കുന്ന ഡിവിഷനു മലബാറിലുള്ള ഞങ്ങളും എതിരല്ല. പക്ഷേ മംഗലാപുരത്തുനിന്നു തിരുവനന്തപുരംവരെ റെയിൽവേ നീട്ടിക്കൊടുത്താൽ സ്വാഭാവികമായും പിന്നെ ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനു 100–നു താഴെയുള്ള കിലോമീറററായിരിക്കും. 600–ൽ ചില്ലാനം കിലോമീറർ തമിഴ്നാട്ടിലാണ് ഉള്ളത്. സ്വാഭാവികമായും സേലത്തുകാരും, കോയമ്പത്തൂരുകാരും തമിഴ്നാട്ടുകാരും ശക്തിയായി പ്രക്ഷോഭണങ്ങളും ആരംഭിച്ചാൽ ഒലവക്കോട്ടുള്ള ഡിവിഷൻ നഷ്ടപ്പെട്ടു പോകുമോയെന്നുള്ള ഭീതി മലബാറിലെ ആളുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉണ്ട്. ഒരിക്കലും തിരുവനന്തപുരത്ത് ഡിവിഷൻ ആരംഭിക്കുന്നതിനു ഞങ്ങളും എതിരല്ല. പക്ഷേ ഒലവക്കോട് ഡിവിഷൻ അപ്പടിനിലനിർത്തണമെന്നാണ് മലബാറിലെ എം.എൽ.എ. മാർ എന്നുള്ള നിലക്ക് ഞങ്ങളുടെ ശക്തിയായ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. പി. ആർ. ഫ്രാൻസിസ്: പ്രമേയത്തിൽ അവസാനത്തെ വരിയിൽ ''അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു'' എന്നത് ''ആവശ്യപ്പെടുന്നു'' എന്നാക്കണം എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു. കേന്ദ്രഗവൺമെൻറ് റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തോട് ഒരു ചിറമ്മനയമാണ് അവലംബിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇത് വളരെക്കാലമായിട്ടുള്ള ഒന്നാണ്. ഈ പ്രമേയത്തിൽ മംഗലാപുരം തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനും ഡബിൾ ലൈൻ ഇടുന്നതിനും ആണ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. യാത്രക്കാർ വളരെ അധികമുള്ള ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതിനുള്ള സൗകര്യത്തിനു വേണ്ടി ഇത് ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുകയും, അതിനു മുൻപായിട്ട് ഡബിൾ ലൈൻ ആക്കുകയും ചെയ്യുന്നതായാൽ വളരെയധികം സമയം ലാഭിക്കും. യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാസൗകര്യങ്ങളും വർദ്ധിപ്പിക്കാനും സാധിക്കും. അതോടുകൂടിതന്നെ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് ഈ റെയിൽവേ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് വാഗൺ സമയത്ത് സപ്ലൈ ചെയ്യാതെ കേരളത്തോട് വളരെ അവഗണനയാണ് കാണിക്കുന്നത് എന്നാണ്. വാഗൺകിട്ടാതെ വളരെയധികം ഓടും, പാക്കിംഗ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കെയിസുകളും മറ്റും കെട്ടിക്കിടക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അതുകൊണ്ടു ഡബിളും ലൈൻ ആക്കുന്നതും ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതും വളരെയധികം ലാഭമാണ്, സൗകര്യമാണ്. അതിനും പുറമേ ഇക്കാര്യത്തിൽ ചിറ്റമ്മനയം ഉപേക്ഷിക്കണമെന്നും അതോടുകൂടിത്തന്നെ വളരെക്കാലം മുൻപേ ഗവൺമെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള തൃശ്ശൂർ–ഗുരുവായൂർ–കുറ്റിപ്പുറം റെയിൽവേ ലൈൻ പണി ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നടപടികളും ഉടനെ ആരംഭിക്കുന്നതിന് കേരള ഗവൺമെൻറ് കേന്ദ്രത്തോട് ശുപാർശ ചെയ്യണമെന്നും അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടും ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. കരുണാകരൻ: പ്രമേയത്തിൽ ''ഈ സഭ'' എന്നതിനു ശേഷം ''ഐകകണ്ഠ്യേന'' എന്നുകൂടി ചേർക്കണം എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്. സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു. റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ പരിമിതമായ സൗകര്യങ്ങളും മാത്രമേ കേരളത്തിലുള്ളൂ. മുമ്പായാലും ഇപ്പോഴായാലും കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിന്റെ ദയാദാക്ഷിണ്യത്തിനുവേണ്ടി ഒരു വേഴാമ്പലിനെപ്പോലെ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളും കാത്തുനിൽക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ സ്ഥിതിയൊന്നു പരിശോധിച്ചാൽ, പഴയ സ്റ്റേറ്റുകളും, പഴയ ലൈനുകളും, യാത്രക്കാർ മാത്രം പുതിയതായി മാറിവരുന്നു എന്നുള്ളതാണ് സ്ഥിതി. ഇതിന് മാറ്റം വരുത്തണമെങ്കിൽ അത് യാത്രയുടെ സൗകര്യത്തിലായാലും, റെയിൽവേ ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിലായാലും കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിന്റെ മുന്നിൽ ശക്തിയായ സമ്മർദ്ദത്തിന് നാം തയ്യാറാകണം. അതോടൊപ്പംതന്നെ വണ്ടികളിലെ യാത്രാസൗകര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചു പറയുമ്പോൾ റെയിൽവേയുടെ ചാർജ്ജ് വഹിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഈ സെക്കൻറ് ക്ലാസ് കമ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഒന്നു യാത്രചെയ്യണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. മന്ത്രിമാർ പലപ്പോഴും ഫസ്റ്റ് ക്ലാസ്സിലാണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. എം.എൽ.എ. മാർക്കാണെങ്കിൽ ലിമിറ്റഡ് കൂപ്പണേയുള്ളൂ. ഈ സെക്കൻറ് ക്ലാസ് കംപാർട്ടുമെൻറിൽ കയറിയാൽ അതിലുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകളും അസൗകര്യങ്ങളും മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. അതുപോലെതന്നെ നമ്മുടെ 2.0ം പഞ്ചവൽസര പദ്ധതിമുതൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ശബ്ദിക്കുന്ന ഒന്നാണ് തലശ്ശേരി—മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇന്ന് മൈസൂറിലേക്ക് പോകണമെങ്കിൽ ജോലാർപേട്ടവഴി നമ്മൾ വളഞ്ഞു പോകണം. തലശ്ശേരി, കുടക് വഴി മൈസൂറിനെ ബന്ധിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ 90 കി.മീറ്റർ ദൂരം മാത്രമേയുള്ളൂ. ഈ സ്ഥിതി യഥാർത്ഥത്തിൽ മലബാറിന്റെ വികസനത്തിനും അതുപോലെതന്നെ മറ്റു പല വികസനത്തിനും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. പദ്ധതികൾ എത്രകഴിഞ്ഞാലും ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വ്യക്തമായിട്ടുള്ള ഒരു നടപടി വന്നുവെന്നു പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. ഇപ്പോഴും മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചു പറഞ്ഞു. പക്ഷേ ഏതു പദ്ധതിയിൽ ഇത് അവസാനിക്കുമെന്നും ഏതു പദ്ധതിയിൽ ഇത് തുടങ്ങുമെന്നും ഇതുവരെ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. ഇക്കാര്യങ്ങൾകൂടി ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. രാമപ്പ: സർ, പ്രമേയത്തിൽ ''വൈദ്യുതീകരിക്കാനും'' എന്നതിനുശേഷം ''കൂടുതൽ വേഗതയുള്ള കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഓടിക്കുവാനും'' എന്നുകൂടി ചേർക്കുക എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Sir, we all agree that transport facilities in Kerala are quite inadequate. The most convenient and the cheapest transport facility is the railway. In this regard we all know how far Kerala is neglected. According to the figures available we have here only 4 km. of railway line per lakh of population whereas the All India average is 10 km. per lakh of population. Sir, definitely just to bring this State on a par with the other areas of India, our Government should press the Central Government to see that our railway lines are extended. We have many proposals before us. So I request the State Governmenr to press the Centre to have more railway lines. Of all the people here, I think I am the one who experience the worst difficulties. I take nearly 17hours to reach Trivandrum. if the train comes in time. If I get into the train at about 5.30 in the afternoon of the previous day, if it comes in time, I will reach only at about 10 a.m. on the next day. It is because there is no fast train. The only train that is available to link the South with the North is the Malabar Express, and this runs with the board of "Express" as a passenger train from Cannanore and from Quilon onwards. So naturally I fully agree with the comrades that this may be speeded up. Further, we see, Sir, now so many trains are cancelled for want of coal. So naturally if electrification is done definitely this problem could be avoided. My request is to put up double line, it may take some time, So also to have electrification it is time consuming. So as an immediate measure my request is to speed up the existing trains and extend Connanore-Trivandrum train up to Mangalore. So my request is that immediately the Malabar Express which actually runs as a passanger train must be speeded up and atleast it must reach within 10 hours. Second thing is one more train must be introduced. Now for the time being, if the Cannanore - Trivandrum Train is extended upto Mangalore it will solve the problem atleast for the present. So with these two demands I fully support this resolution.

ശ്രീ. പി.പി.വി. മൂസ്സ: സർ, പ്രമേയത്തിൽ 3.ാമത്തെ വരിയിൽ "കൂടുതൽ തീവണ്ടികളും ഓടിക്കാനും" എന്നു ചേർക്കണം എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഒന്നുരണ്ടു കാര്യങ്ങളം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ പെടുത്താനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ അനുവദിക്കണമെന്ന ആവശ്യം ശക്തിപ്പെട്ടുവരുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ആ ആവശ്യത്തോട് എന്റെ അനുഭാവം പ്രകടിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം, തന്നെ ഒലവക്കോടിന്റെ അധികാരപരിധി വെട്ടിക്കുറച്ചുകൊണ്ട് അനുവദിക്കുകയെന്നുള്ളതിനോട് യോജിക്കാൻ സാധ്യമല്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് പറയാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഒലവക്കോട് ഡിവിഷന്റെ അധികാരപരിധി അതേപോലെതന്നെ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു ഡിവിഷൻ സ്വാഗതാർഹമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തായാലും എവിടെയായാലും വിരോധമില്ല.

മറെറാരുകാര്യം തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് മംഗലാപുരത്തേക്ക് ടിക്കറ്റ് റിസർവ്വ് ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ടിക്കറ്റ് റിസർവ്വ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള തിരക്ക് ഭയാനകമാണെന്ന് പറയാതിരിക്കാൻ നിവർത്തിയില്ല. ഒരുമണിക്കൂർ രണ്ടുമണിക്കൂർ കാത്തുനിന്നാലേ റിസർവേഷൻ ടിക്കറ്റ് കിട്ടുകയുള്ളു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇതെപ്പററി അന്വേഷിച്ച്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആവശ്യമുള്ള കൗണ്ടറും ആവശ്യമായ സ്റ്റാഫിനേയും വയ്ക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ സമർപ്പിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു. ഈ പ്രമേയത്തെ ഒരിക്കൽകൂടി അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ.പി. നൂറുദ്ദീൻ: പ്രമേയത്തിൽ മൂന്നാമത്തെ വരിയിൽ ''മറ്റു സൗകര്യങ്ങളും വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനും'' എന്നുകൂടി ചേർക്കണം എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ ലൈനാണ് മംഗലാപുരം-തിരുവനന്തപുരം ലൈൻ. കമ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ സ്ഥിതിയെപ്പറ്റിയും മറ്റുമൊക്കെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. എറണാകുളത്തുനിന്നും ഇങ്ങോട്ടുള്ള റെയിൽവേ യാത്രയ്ക്ക് അൽപ്പമെങ്കിലും സൗകര്യമുണ്ട്. അവിടെനിന്ന് കണ്ണൂരിലേക്കുള്ള യാത്ര വളരെയധികം വിഷമമാണ്. രാത്രിയും രാവിലേയും എക്സ്പ്രസ് കിട്ടാൻ ഇല്ല. വേണാട് എക്സ്പ്രസ് നീട്ടുന്നില്ലെങ്കിൽ കണ്ണൂരിൽനിന്നും രാവിലെ അഞ്ചുമണിക്ക് പുറപ്പെട്ട് എറണാകുളത്ത് 11 മണിക്ക് എത്തത്തക്ക വിധത്തിലും എറണാകുളത്തുനിന്ന് വൈകുന്നേരം 4 മണിക്ക് തിരിച്ച് 10 മണിക്ക് കണ്ണൂരിൽ എത്തത്തക്ക ഒരു പുതിയ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കണം. മറ്റൊരുകാര്യം തിരുവനന്തപുരത്തെ ഡിവിഷന്റെ കാര്യമാണ്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നമ്മെ വിഷമിപ്പിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. ഇൻഡ്യയിൽ പല സ്ഥലങ്ങളിലും 400, 500 കിലോമീറ്ററിന് ഡിവിഷൻ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളപ്പോൾ കേരളത്തിൽമാത്രം 600 കി.മീറ്റർ വന്നാലേ അനുവദിക്കുകയുള്ളുവെന്നു പറയുന്നത് ഗൗരവത്തോടുകൂടി കാണേണ്ടതാണ്. ഇൻഡ്യയിലെ പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും പല പ്രദേശങ്ങളിലും പുതിയ ലൈൻകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള സ്ഥിതിക്കു ഈ കാര്യം ഗൗരവത്തോടുകൂടി കണക്കിലെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. മറ്റൊരു കാര്യം സെക്രട്ടേറിയേറ്റിലേയും തിരുവനന്തപുരത്തെ വിവിധ ആഫീസുകളിലേയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ മിക്കവാറും യാത്രചെയ്യുന്നത് മംഗലാപുരം-തിരുവനന്തപുരം എക്സ്പ്രസ്സിലാണ്. ആ വണ്ടി ഇവിടെ എത്തിച്ചേരുന്നത് പത്തര-പതിനൊന്നുമണിക്കാണ്. അതിനുശേഷമേ ആഫീസിൽ എത്തിച്ചേരാൻ പറ്റുകയുള്ളു. അതുപോലെയാണ് ആ വണ്ടി വൈകുന്നേരം അങ്ങോട്ട് പോകുന്നതും. നാലുമണിക്ക് ആഫീസിൽനിന്ന് ഇറങ്ങിയാലേ ആ വണ്ടിക്ക് പോകാൻ പറ്റുകയുള്ളു. രാവിലെ ഒൻപതുമണിക്കു മുമ്പ് എത്തുന്നതിനും വൈകുന്നേരം ആറുമണിക്ക് പുറപ്പെടുന്നതിനുമുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തണം.

ശ്രീ. പി.പി. എസ്തോസ്: പ്രമേയത്തിൽ ''അടിയന്തിര നടപടികൾ'' എന്നതിനു ശേഷം ''1979-80 സാമ്പത്തിക വർഷംതന്നെ'' എന്നു ഭേദഗതി ചെയ്യണം എന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. സർ, ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിൻതാങ്ങുകയാണ്. ഇതേപ്പറ്റി ഇവിടെ വിശദമായി പലരും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് ഇതു സംബന്ധിച്ച് കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ പറയണമെന്ന് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഒന്നുരണ്ടു കാര്യങ്ങൾ മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര മന്ത്രിയായിരുന്ന പനമ്പിള്ളി ഗോവിന്ദമേനോൻ റവന്യൂമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത്, 1969-ൽ ആണെന്നാണ് എന്റെ ഓർമ്മ ബോംബെ-കൊച്ചിൻ തീരപ്രദേശത്തെ സംബന്ധിച്ച് അന്ന് പാർലമെന്റിൽതന്നെ ഒരു തീരുമാനം ഉണ്ടായതാണ്. അതിനെസംബന്ധിച്ച് സർവ്വെവരെ നടന്നതായി അറിയാം. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണെന്ന് നമുക്ക് അറിയാൻ പാടില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബോംബെ-കൊച്ചിൻ റെയിൽവേ പൂർത്തിയാക്കുന്നതോടുകൂടി നമ്മുടെ കേരളത്തിലേക്കുള്ള ബോംബെയുമായിട്ടുള്ള ദൂരം കുറഞ്ഞുകിട്ടുമെന്നു മാത്രമല്ല നമ്മുടെ കേരളീയർക്ക് ബോംബെയിലേക്കുള്ള യാത്ര കുറേക്കൂടി സൗകര്യപ്രദവുമായിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് അതിന്റെ നില എന്തെന്നറിയാൻ ഇതുപോലെയുള്ള സന്ദർഭം മാത്രമേ നമുക്ക് കിട്ടുകയുള്ളു. റവന്യൂവിന്റെ ചാർജ് വഹിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ പനമ്പിള്ളി ഗോവിന്ദമേനോൻ അന്നു നൽകിയ വാക്ക് നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. 1934-39 വരെ കൊച്ചി-മധുര റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ച് ബ്രിട്ടീഷ് ഗവൺമെന്റ് ഒരു സർവ്വെ നടത്തുകയുണ്ടായി. അതിനുശേഷം പാർലമെന്റിൽ നിരന്തരമായി ഈ പ്രശ്നം ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. കേരള സംസ്ഥാനം രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടതിനുശേഷം സംസ്ഥാന റെയിൽവേയുടെ ചാർജ് വഹിച്ചിരുന്ന മന്ത്രിതന്നെ അത് ഉന്നയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രയത്നങ്ങൾ നടത്തിക്കുമെന്ന് പരേതനായ കെ.എം. ജോർജ് മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ ഉറപ്പു നൽകിയിരുന്നു. നമ്മുടെ വ്യവസായത്തിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വനവിഭവങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന എറണാകുളത്തുനിന്നും മധുരയിലേക്കുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ കാര്യത്തിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം, കേവലം ഒരു വാക്കാലുള്ള ശ്രദ്ധ പോര. ഈ രണ്ടു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളും കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമായ പ്രശ്നങ്ങളാണെന്നു കണക്കാക്കി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ മംഗ്ലൂർ-തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ വികസിപ്പിക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായി പിൻതാങ്ങുകയാണ്. ഒരു കാര്യം മാത്രമാണ് ഈ അവസരത്തിൽ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനേറയോ ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനേറയോ കാര്യമൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഇവിടെ ഉണ്ടാകണം, ഉണ്ടായേ തീരൂ. ഈ ലൈൻ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രയത്നങ്ങൾ ആരംഭിച്ചത്, നമ്മൾ 50,000 രൂപ കൊടുത്തത് 1976-ൽ ആണ്. ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാനുള്ള ഭാഗ്യം എനിക്ക് ഡെൽഹിയിൽ പോയപ്പോൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇവിടത്തെ വിദ്യുച്ഛക്തി നിരക്കിന്റെ കാര്യത്തിലായിരുന്നു അന്ന് ഏറ്റവും പ്രധാനമായ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടായിരുന്നത് എന്നാണ് എന്റെ ഓർമ്മ. അതെപ്പറ്റി മന്ത്രിക്ക് അറിയുമോ. അദ്ദേഹം ഫയലുകൾ പരിശോധിച്ചോ എന്ന് എനിക്കറിയില്ല. റെയിൽവേ ഡിവിഷനുമായി ബന്ധപ്പെടാൻ സാഹചര്യം ഉണ്ടായിരുന്ന അവസരത്തിൽ അദ്ദേഹം അതിന്റെ ചുമതല വഹിച്ചിരുന്ന കാലഘട്ടത്തിൽ 50,000 രൂപ ഇക്കാര്യത്തിനു വേണ്ടി അനുവദിക്കുകയും അതിനുള്ള സർവ്വെ പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്തു. നമ്മുടെ വിദ്യുച്ഛക്തി വാങ്ങി മദ്രാസിൽ കൊണ്ടുപോയി നമ്മുടെ കൈയിൽനിന്ന് വാങ്ങുന്നതിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞ തുകയ്ക്ക് അവിടത്തെ റെയിൽവേക്ക് വിദ്യുച്ഛക്തി കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന മദ്രാസിനെക്കാൾ ഉയർന്ന ഒരു തോത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ആവശ്യപ്പെട്ടു എന്നുള്ളതാണ് ഈ റെയിൽവേ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതിന് അന്ന് റെയിൽവേ ബോർഡ് എതിരായി നിന്ന ഒരു കാരണം. ഇന്ന് വിദ്യുച്ഛക്തി ധാരാളമുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ ആ കാരണങ്ങൾ നിലനിൽക്കരുത്; നമ്മൾ വളരെവേഗം വിദ്യുച്ഛക്തി വില കുറച്ചു കൊടുക്കണം, അവർ ആവശ്യപ്പെടുന്നതു മുഴുവൻ കൊടുക്കണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. അത്രയുമെങ്കിലും നെഗോഷിയറ്റ് ചെയ്തു കഴിയുന്നതും വേഗം വിദ്യുച്ഛക്തി നൽകാനുള്ള സന്നദ്ധതപ്രകടിപ്പിച്ചാൽ നമ്മാം പണം കൊടുത്ത് നടത്തിയ സർവ്വേയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ റെയിൽവേ ലൈൻ വൈദ്യുതീകരിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുകയില്ലെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. അതുപോലെ തന്നെ ഈ കുറ്റിപ്പുറം-ഗുരുവായൂർ റെയിൽവേയുടെ പ്രശ്നം. സർവ്വേ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പാസഞ്ചർ സർവ്വെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചില കറസ്പോണ്ടൻസ് നടന്നതാണ്. കുറ്റിപ്പുറം–ഗുരുവായൂർ റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ച് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിന് കുഴപ്പമില്ലെന്ന് റെയിൽവേ ബോർഡ് ഗവൺമെൻറിനെ അറിയിച്ചിരുന്നു എന്നുമാണ് എന്റെ ഓർമ്മ. അതുകൊണ്ട് അക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെൻറ് വേണ്ട താൽപ്പര്യമെടുക്കുകയും ഈ പ്രശ്നം ഡെൽഹിയിൽ പ്പോയി ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിക്കുകയും ചെയ്യണം. ഇപ്പോഴത്തന്നെ രണ്ടുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു, ഇനിയും ദീർഘിപ്പിക്കാതെ ഈ പ്രശ്നത്തെ കൈകാര്യം ചെയ്യണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ഈ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങിക്കൊണ്ട് ഒന്നു രണ്ടു കാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. മലബാർ ഭാഗത്തുള്ള ആളുകൾക്ക് പകൽസമയം തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും മലബാർ ഭാഗത്തേക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ ഒരു ട്രെയിൻ ഇല്ല. ഇന്ന് വേണാട് എക്സ്പ്രസ് എറണാകുളംവരെ മാത്രമേ ഓടുന്നുള്ളു. ഇത് 9.45ന് എറണാകുളത്ത് എത്തിയാൽ വൈകുന്നേരം 4.30 വരെ അവിടെത്തന്നെ നിൽക്കുകയാണ്. ആ ട്രെയിൻ മലബാർ ഭാഗത്തേക്കുകൂടി നീട്ടി അവിടെയുള്ള യാത്രക്കാർക്ക് പകൽ സമയം തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് കോഴിക്കോട്ടേയ്ക്കോ അല്ലെങ്കിൽ കണ്ണൂർ കൂടിയോ യാത്രചെയ്യുന്നകാര്യം റെയിൽവേ ബോർഡ് എന്തുകൊണ്ട് പരിഗണിക്കുന്നില്ല എന്നു ചോദിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. മറ്റൊന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പല മെമ്പർമാരും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതാണ്. മലബാർ ഭാഗത്തുള്ള ആളുകൾക്ക് രണ്ടു ട്രെയിൻ മാത്രമേ ആശ്രയിക്കാനുള്ളു. ഈ രണ്ടു ട്രെയിനുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, കണ്ണൂർ–തിരുവനന്തപുരം എക്സ്പ്രസ്സിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഡീസലൈസ് ചെയ്തു എന്നു പറയുന്നുവെങ്കിലും പലപ്പോഴും ഡീസൽ എഞ്ജിൻ കിട്ടാതെ അതു വളരെയധികം നിരങ്ങി നീങ്ങി വരുന്ന കാഴ്ച വളരെ ദയനീയമാണ്. ഈ കാര്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കാൻ എന്തുകൊണ്ട് റെയിൽവേ ബോർഡ് ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല എന്ന് ഇനിയും ഉത്തരം കിട്ടാത്ത ഒരു പ്രശ്നമായി അവശേഷിക്കുകയാണ്.

മലബാർ ഭാഗത്തുള്ള ആളുകൾ വളരെ നൂറ്റാണ്ടുകളായി തീവണ്ടി ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ളവരാണ്. അവരുടെ കാര്യത്തിൽ റെയിൽവേ അധികൃതർ ഒട്ടുംതന്നെ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുന്നില്ല എന്ന ആരോപണം ഉന്നയിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇന്നുള്ള ആ ഭാഗങ്ങളിൽ പണ്ട് ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്ത് ഉണ്ടായിരുന്ന അതേ കമ്പാർട്ടുമെൻറുകൾ തന്നെയാണ്. വേണ്ടത്ര കമ്പാർട്ടുമെൻറുകളോ വേണ്ടത്ര റൂട്ടുകളോ ഇല്ല. മറ്റൊരു കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത് തലശ്ശേരി–മൈസൂർ റെയിൽവേയുടെ കാര്യമാണ്. വളരെക്കാലം മുൻപ് ലാൽ ബഹദൂർ ശാസ്ത്രി റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ സർവ്വെ നടത്തിയ ആ റെയിൽവേ ലൈനിനെ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറ് വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല. അക്കാര്യം കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ഉത്തരവാദിത്വം ഉണ്ടെന്നു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇപ്പോഴും തിരുവനന്തപുരത്തും കണ്ണൂരും മറ്റ് എല്ലാ പ്രദേശത്തും റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. വിശിഷ്യ തിരുവനന്തപുരത്ത് ബസ്സുകളേക്കാൾ ഏറെ റെയിൽവേയെ ആശ്രയിക്കുന്നവരാണ് ഉള്ളത്. എന്നിട്ടുപോലും റിസർവേഷൻ കൗണ്ടറുകളിൽ വേണ്ടത്ര ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെ നിശ്ചയിക്കാൻ റെയിൽവേ അധികൃതർ ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല. വളരുന്തോറും അതിന് ആവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്താൻ ശ്രദ്ധിക്കാത്ത കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിൻെറ ശ്രദ്ധയിൽ ഇക്കാര്യങ്ങളും ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. എം. സുന്ദരം: സർ, ഈ റെയിൽവേ ഡിവിഷനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, തിരുവനന്തപുരത്ത് ഉള്ളവർ ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനെ സംബന്ധിച്ച് എതിർക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇവിടെ ഡിവിഷൻ പാടില്ലെന്ന് ഒലവക്കോടും പാലക്കാടും ഉള്ള ആളുകൾക്ക് അഭിപ്രായമുണ്ട്. അത് വളരെ തെറ്റായ അഭിപ്രായമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഡിവിഷൻ വേണമെന്ന് ആദ്യമായി ശക്തിയായി അഭിപ്രായപ്പെട്ടതും സ്വാഗതം ചെയ്തതും മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ചുകൂട്ടിയ യോഗത്തിൽ വച്ച് ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനിലെ പ്രതിനിധികൾ എന്ന നിലക്ക് ഞങ്ങളാണ്. മുഖ്യമന്ത്രിയും എഡ്യൂക്കേഷൻ മിനിസ്റ്ററും, റവന്യൂ മിനിസ്റ്ററും പങ്കെടുത്തിരുന്ന യോഗത്തിൽ വളരെ വ്യക്തമായി ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞിരുന്നു, കേരളത്തിൽ രണ്ടു ഡിവിഷൻ വരുന്നത് സ്വാഗതാർഹമാണെന്ന്. കേരളം വികസിക്കണം; പ്രത്യേകിച്ച് തലസ്ഥാന നഗരി എന്നനിലയ്ക്കും ഇൻറർനാഷണൽ എയർപോർട്ടും മറ്റും വരുന്ന നിലയ്ക്കും തീർച്ചയായിട്ടും ഇവിടെ ഒരു ഡിവിഷൻ വേണമെന്ന ശക്തിയായ അഭിപ്രായമാണ് ഒലവക്കോട് താലൂക്കിലെയും പാലക്കാട് താലൂക്കിലെയും ആളുകൾക്ക് ഉള്ളത്. അതേ അവസരത്തിൽ മുപ്പതു കൊല്ലത്തിലധികം കാലമായി കോടിക്കണക്കിന് ഉറുപ്പിക ചെലവാക്കി നിലനിർത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒലവക്കോട് ഡിവിഷന് ഊനം തട്ടിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു പരിപാടിയും ഉണ്ടാക്കരുത് എന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ അഭിപ്രായം. ആ സമയത്ത് ശ്രീ. പി. വി. കുഞ്ഞിക്കണ്ണനും, സുകുമാരനുണ്ണിയും, ആർ. സുന്ദരേശൻ നായരും ഉൾപ്പെടെ ഞങ്ങൾ ഇക്കാര്യം മുഖ്യമന്ത്രിയോട് പറയുകയും ഒലവക്കോടിന് എന്തെങ്കിലും ഹാനി വരുന്നതാണെങ്കിൽ തങ്ങൾതന്നെ ആയിരിക്കും ആദ്യമായി ഈ ഡിവിഷൻ വേണ്ട എന്നു പറയാൻ തയ്യാറാകുന്നത് എന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി ഞങ്ങളോടു പറയുകയും ചെയ്തു. ഇക്കാര്യത്തിൽ അഭിപ്രായവ്യത്യാസം പാടുള്ളതല്ല. എല്ലാവരും യോജിച്ചു പ്രവർത്തിക്കണമെന്നു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു.

കൃഷ്യവും സിവിൽ സപ്ലൈസും വകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ. ടി. എസ്. ജോൺ): സർ, ഈ പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ബഹുമാന്യനായ ചടയൻ ഗോവിന്ദനും മറ്റു മെമ്പർമാരും പറഞ്ഞ പല കാര്യങ്ങളുമായി ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ 836 കിലോമീറ്റർ റെയിൽവേ ലൈൻ മാത്രം ഉണ്ട്. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റെയിൽവേ ലൈൻ വളരെ കുറച്ചുമാത്രമേ ഉള്ളൂ. ബഹുമാന്യനായ രാമപ്പ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ അഖിലേന്ത്യാ ആവറേജ് ഒരു ലക്ഷം പോപ്പുലേഷന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

10 കിലോമീറ്റർ റെയിൽവേ ലൈൻ ഉണ്ടെങ്കിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു ലക്ഷം ജനസംഖ്യയിൽ വെറും 4 കിലോമീറ്റർ മാത്രമേ റെയിൽവേ ലൈൻ ഉള്ളൂ. ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തോടു കാണിക്കുന്ന അവഗണനയെക്കുറിച്ച് പല മെമ്പർമാരും പറഞ്ഞു. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് കേരള സംസ്ഥാനത്തോട് റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ നീതി പുലർത്തിയിട്ടില്ല എന്നുള്ള അഭിപ്രായഗതിയാണ് എനിക്കുമുള്ളത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കൂടുതലായി റെയിൽവേ ലൈൻ ഉണ്ടാകേണ്ടതായിരിക്കുന്നു; റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കേണ്ടതായിരിക്കുന്നു. അതുപോലെതന്നെ അടുത്ത കാലത്തായി സമ്മർദ്ദങ്ങളുടെ ഫലമായി എറണാകുളം - ആലപ്പുഴ റെയിൽവേ ലൈൻ പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷൻ എതിർത്തിട്ടുപോലും ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി പ്രത്യേകം താൽപര്യം എടുത്ത്, അനുവദിക്കുകയുണ്ടായി. അത് ഉടൻതന്നെ ആരംഭിക്കും. ആ കാര്യത്തിൽ അദ്ദേഹത്തോടും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോടും ഉള്ള നന്ദി ഞാൻ പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷന്റെ കാര്യം. പാലക്കാട് ആരംഭിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ള വർക്ക്ഷോപ്പിന്റെ കാര്യം ഇതേവരെ അന്തിമമായ തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടില്ല എന്നുള്ള വസ്തുത ഞാൻ ഓർക്കുകയാണ്. ബഹുമാന്യരായ പല മെമ്പർമാരും ഒലവക്കോടു ഡിവിഷൻ നഷ്ടപ്പെടുമെന്നു ആശങ്ക ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ചു. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഒലവക്കോടു ഡിവിഷന്റെ ഹെഡ്കാർട്ടേഴ്സ് മാറുകയില്ല എന്ന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഒരു കാരണവശാലും ഒലവക്കോടു ഹെഡ് കാർട്ടേഴ്സ് ആയിട്ടുള്ള ഡിവിഷൻ ഇല്ലാതാക്കുന്ന പ്രശ്നത്തിൽ കൂട്ടു നിൽക്കുകയില്ല. അത് നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ടുതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു ഡിവിഷൻ ഉണ്ടാക്കണം എന്നുള്ളതാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ വ്യക്തമായ അഭിപ്രായം. അതിനനുസരണമായ ഒരു ലറർ നമ്മുടെ മുഖ്യമന്ത്രി അടുത്തുതന്നെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് അയയ്ക്കുകയും ചെയ്യും. പ്രതിപക്ഷ നേതാക്കൻമാരിൽ പലരും അതനുസരിച്ചുള്ള ലറർ അയച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാന്യനായ ചന്ദ്രശേഖരൻതന്നെ വെട്ടിക്കാട്ടിരി (വള്ളത്തോൾ നഗർ) വരെയുള്ള സ്ഥലം എടുത്തുകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ ഉണ്ടാക്കണമെന്നു ലറർ അയച്ചിട്ടുണ്ട്, സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റിനും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ലറർ കിട്ടുകയുണ്ടായി. ശ്രീ. ജോർജ്ജു പറഞ്ഞതു പോലെ ഒന്നും അല്ലെങ്കിൽപോലും ആ രീതിയിൽ വെട്ടിക്കാട്ടിരി വരെയുള്ള സ്ഥലം എടുത്തുകൊണ്ട്, കൊല്ലം–ചെങ്കോട്ട ലൈൻ കൂടെ ഉൾപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഉദ്ദേശം 607 കിലോമീറ്റർ വരും, അത്രയും സ്ഥലം ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിക്കണമെന്നാണ് സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് മലബാർ പ്രദേശത്തെ ആളുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആശങ്കയ്ക്കയാതൊരു അവകാശവുമില്ല. മലബാർ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ താൽപ്പര്യം പരിഗണിച്ചാണ് ഈ നിർദ്ദേശം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപാകെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് വയ്ക്കാൻ പോകുന്നത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഉടൻതന്നെ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ അനുവദിക്കുമെന്നുള്ളതാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതീക്ഷ. അതുപോലെതന്നെ പാലക്കാട്ടെ വർക്ക്ഷാപ്പും ഉടൻതന്നെ അനുവദിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടി ഒത്തൊരുമിച്ച് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താം. ഇവിടെ പല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റെയിൽവേ ലൈനുകളുടെ കാര്യവും പറഞ്ഞു. റെയിൽവേ ലൈൻ കൂടുതലായി നമുക്ക് ഉണ്ടാകണം. കൊച്ചിൻ–മധുര റെയിൽവേലൈൻ, ഗുരുവായൂർ . കുറ്റിപ്പുറം, തലശ്ശേരി . മൈസൂർ, തിരുവല്ല . പത്തനംതിട്ട . പുനലൂർ ലിങ്ക് ഉണ്ടാക്കുക ഇങ്ങനെയുള്ള പല ലൈനുകളുടെയും കാര്യം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപാകെ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എത്രയും വേഗം ആ ലൈനുകൾക്ക് അനുവാദം നൽകണമെന്നാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. ജി.പി. മംഗലത്തുമഠം: ആലപ്പുഴ . കായംകുളം ലൈനിന്റെ കാര്യം എന്തായി?

ശ്രീ. ടി.എസ്. ജോൺ: ഈ മാസം 15-ാം തീയതി കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രി ഇവിടം സന്ദർശിക്കുമ്പോൾ കരുനാഗപ്പള്ളി മുതൽ ആലപ്പുഴവരെ ലൈൻ എക്സ്റ്റൻഡു ചെയ്യണമെന്നു ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. പി. ഗോപാലൻ: തിരുവനന്തപുരം മുതൽ വള്ളത്തോൾ നഗർ വരെ സ്ഥലം എടുത്തു റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ രൂപീകരിക്കുമ്പോൾ 600 കിലോമീറ്റർ വരുന്നുണ്ട്. അപ്പോൾ ഒലവക്കോട് ഡിവിഷനിൽ ബാക്കി 500-നു താഴെ 400-ൽ ചിലപ്പോൾ കിലോമീറ്ററേ അവശേഷിക്കുന്നുള്ളു. കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ശരിയാണെങ്കിലും, ഒലവക്കോടു ഡിവിഷന് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ 400 കിലോമീറ്ററേയുള്ളു, അങ്ങനെ അവസാനിച്ചാൽ ഒലവക്കോടു ഡിവിഷൻ സേലത്തു കൊണ്ടുപോകാൻ പരിശ്രമിക്കുന്ന ആളുകളും ഭാരതത്തിൽ ഉണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ടി.എസ്. ജോൺ: അങ്ങനെ ഒരു ആശങ്കക്ക് യാതൊരു അടിസ്ഥാനവുമില്ല. കാരണം ഒരു പുതിയ റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ കേരളത്തിൽ സ്ഥാപിച്ചു കിട്ടുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. വെട്ടിക്കാട്ടിരി മുതൽ അങ്ങോട്ടുള്ള ആയിരം കിലോമീറ്റർ ലൈൻ അപ്പോൾ ഒലവക്കോടു ഡിവിഷന്റെ കീഴിൽ ഉണ്ടായിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് ഈ ആശങ്കക്ക് യാതൊരു അടിസ്ഥാനവുമില്ല. മലബാർ പ്രദേശത്തെ ആളുകളുടെയിടയിൽ ഈ ആശങ്ക വളർത്തിയെടുക്കാൻ ബഹുമാന്യരായ മെമ്പർമാർ ശ്രമിക്കരുതെന്ന അഭ്യർത്ഥനയാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ സഭ മുൻപാകെ വയ്ക്കാനുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ കൽക്കരി ക്ഷാമംമൂലം പല തീവണ്ടികളും റദ്ദാക്കുന്നു എന്ന ആക്ഷേപം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുണ്ട്. പല ട്രെയിനുകളും അതുകൊണ്ട് ക്യാൻസൽ ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ഇതിന് ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നമ്മുടെ പല ലൈനുകളും ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം—ഒലവക്കോടു ലൈൻ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതിന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതേസംബന്ധിച്ച് ഒരു ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡി നടത്തുന്നതിന് 50,000 രൂപ സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് റെയിൽവേ അധികൃതരെ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ സ്റ്റഡി നടത്തിവരികയാണ്. അതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് ഇതുവരെ സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു യൂണിറ്റിന് പത്തു പൈസയിൽ കുറച്ച് ഇലക്ട്രിസിറ്റി കൊടുക്കണമെന്നാണ് അവരുടെ അഭിപ്രായം. സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റിന്റെ അഭിപ്രായം പതിനഞ്ചു പൈസയിൽ കുറഞ്ഞ് നോ പ്രോഫിറ്റ് നോ ലോസ് സ്കീം അനുസരിച്ചേ ഇലക്ട്രിസിറ്റി കൊടുക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു എന്നാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആ വിവരം റെയിൽവേയെ സംസ്ഥാനഗവൺമെൻറ് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ തർക്കം ഇതുവരെ തീർന്നിട്ടില്ല. യൂണിറ്റിന് 15 പൈസക്ക് ഇലക്ട്രിസിറ്റി വാങ്ങണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന് ഏതാണ്ട് 75 മില്യൺ യൂണിറ്റ് ഇലക്ട്രിസിറ്റി ആവശ്യമായിവരും. എത്രയുംവേഗം ഇതിന് ഒരു തീരുമാനമെടുത്ത് തിരുവനന്തപുരം-ഒലവക്കോട് ലൈൻ ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യണമെന്നാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അതിനുശേഷം ഷൊർണൂർ-മാംഗ്ലൂർ പോർഷൻകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. ഇങ്ങനെ കൂടുതൽ റെയിൽവേ ലൈനുകളും കേരളത്തിൽ അനുവദിക്കുന്നതിനും ഈ ലൈനുകളും ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനും ആവശ്യമായ നടപടികളും സ്വീകരിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തോട് കഴിഞ്ഞകാലത്ത് കാണിച്ചിട്ടുള്ള അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിന് നാം ഒത്തൊരുമിച്ച് ആവശ്യപ്പെടണം. അതിൻറെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ പ്രമേയം പാസ്സാക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറിന് യാതൊരു എതിരുമില്ലെന്നുള്ള വസ്തുത സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം.വി. രാഘവൻ: ഇവിടത്തെ ചർച്ചയിൽ ഇതിനുപുറമേ അനവധി നിർദ്ദേശങ്ങളും വന്നു, അത് കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിൻറെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതിന് വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ടി.എസ്. ജോൺ: ഇന്നത്തെ ചർച്ചയിൽ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകളുംവേണം, കൂടുതൽ സ്ഥലത്തു ട്രെയിൻ നിറുത്തണം എന്നെല്ലാം ആവശ്യപ്പെട്ടു. കണ്ണൂരിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കു രണ്ടു ട്രെയിനേയുള്ളു, കൂടുതൽ ട്രെയിൻ വേണമെന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ തന്നെ തന്ന നിവേദനം റെയിൽവേ അധികൃതർക്ക് മിനിയാന്നു തന്നെ അയച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രമന്ത്രി 15-ാം തീയതി ഇവിടെ വരുമ്പോൾ അതിനനുസൃതമായ നിവേദനവും നൽകാം.

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ: യാതൊരു ഗതാഗത സൗകര്യവുമില്ലാത്ത, കുടിയേറ്റക്കാർ ധാരാളമായി തിങ്ങിത്താമസിക്കുന്ന വയനാടു പ്രദേശത്തേക്ക് നഞ്ചൻകോട്ടുനിന്ന് 40 കിലോമീറ്റർ റെയിൽവേ ലൈൻ നീട്ടിയാൽമതി. അതിനുവേണ്ട സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ?

ശ്രീ. ടി.എസ്. ജോൺ: അതേക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ് അങ്ങനെയൊരു നിർദ്ദേശം എഴുതിത്തന്നാൽ തീർച്ചയായും കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിൻറെ മുൻപിൽ നിവേദനം നടത്തുന്നതാണ്.

The amendment moved by Shri Thundathil Kunjukrishna Pillai was, by leave, withdrawn.

The amendment moved by Shri K. J. George was, by leave, withdrawn.

The amendment moved by Shri A. Neelalohithadasan Nadar was, by leave, withdrawn.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

The amendment moved by Shri Cyriac John was,by leave, withdrawn.

The amendment moved by Shri N.Bhaskaran Nair was, by leave: withdrawn.

The amendment moved by Shri K. Raghavan Master was put and lost.

The amendment moved by Shri E. Narayanan Nair was put and lost.

The amendment moved by Shri P.R. Francis was, by leave, withdrawn.

The amendment moved by Shri P. Karunakaran was, by leave withdrawn.

The amendment moved by Shri M. Ramappa was, by leave withdrawn.

The amendment moved by Shri P.P.V. Moosa was, by leave, withdrawn.

The amendment moved by Shri K.P. Nuruddin was, by leave,withdrawn.

The amendment moved by Shri P.P. Esthose was, by leave, withdrawn.

The resolution was unanimously adopted.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

2. കേരള ലാൻഡ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ ഓർഡർ ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച്

11 a.m.] ശ്രീ. കെ.ജെ. ചാക്കോ: സർ, പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്.

''കീടബാധമൂലവും, ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ അമിതമായ വിലയിടിവുമൂലവും, ഉൽപ്പാദനച്ചെലവിന്റെ വർദ്ധനവുമൂലവും നഷ്ടം സഹിച്ചുകൊണ്ട് കൃഷി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന നെൽക്കൃഷിക്കാർക്ക് മറ്റ് എന്തെങ്കിലും ആദായകരമായ കൃഷി നടത്തുവാൻ ഇന്ന് പ്രതിബന്ധമായി നിൽക്കുന്ന കേരളാ ലാൻഡ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ ഓർഡർ ഭേദഗതി ചെയ്യണമെന്ന് ഈ സഭ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനോടഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.''